

la différence entre réaliser des bénéfices et être en déficit. Pourquoi n'avons-nous pas de politique? Je le répète, la Chambre a déjà été saisie de cette question au début de la session précédente.

Le moment est venu, après lui avoir pendant des années alloué des centaines de millions de dollars pour notre réseau de transport, de dire à cette société qu'elle doit apprendre à offrir de meilleurs services. Nous devrions lui dire qu'avec des ordinateurs, des moteurs et des wagons modernes, elle devrait acheminer les produits qui lui sont confiés dans de meilleurs délais, et mieux servir les Canadiens. Mais ces produits sont acheminés par route. Les autoroutes sont encombrées de camions qui eux, semblent réaliser des bénéfices alors que nous subventionnons le réseau ferroviaire.

Il est étonnant de constater qu'en vertu de la loi, le tarif-marchandises au Canada doit être compensatoire. Dans certains cas, le gouvernement du Canada a décidé de subventionner tel ou tel secteur. Nous avons, d'un bout à l'autre du pays, octroyé des subventions pour améliorer notre réseau ferroviaire. Non que je m'y oppose nécessairement, mais le ministre des Transports n'a pas de politique et, pendant ce temps-là, le CN accumule les déficits. Aux termes de la loi, tous les taux au Canada doivent être compensatoires. Comment cela se peut-il? C'est illégal. C'est pourquoi, monsieur l'Orateur, nous n'avons pas de régime de concurrence. Nous ne nous en tenons pas à la loi qui stipule que les taux doivent être compensatoires. Nous n'encourageons plus nos exportateurs. Nous ne sommes plus en mesure d'acheminer des produits transformés par chemins de fer. Dans une large mesure, les chemins de fer ont été supplantés par les autoroutes pour ce qui est du mode de transport.

Nous ne pouvons plus expédier les pommes de l'Okanagan Valley à l'est ou au sud. Il faut les faire transporter par camions jusqu'à la frontière américaine où elles sont chargées à bord d'une ligne ferroviaire américaine. Depuis trois ans, des centaines de milliers de dollars ont été dépensées chaque année parce que notre réseau ne peut les transporter au marché des États-Unis. Le transport des pommes de terre est paralysé par les tarifs-marchandises, dont certains sont exceptionnels, non concurrentiels et exorbitants. Nous voyons que le gouvernement ne tient pas compte de la loi.

On nous demande de voter des centaines de millions pour assurer le fonctionnement d'un chemin de fer d'État, aux dépens des Canadiens, alors que ce chemin de fer ne respecte pas la loi parce que le gouvernement n'a pas de politique des transports. C'est un jour tragique, celui où la Chambre se voit forcée d'adopter un tel bill parce qu'autrement les Canadiens en souffriraient énormément. Il est plus que temps d'élaborer une politique nationale des transports. Cette politique devrait comprendre les ports, les lignes aériennes, les chemins de fer et les routes du Canada. Il faut qu'elle soit établie de façon à servir le pays, tout en étant rentable et concurrentielle, de sorte que le mot service devienne le slogan de l'industrie du transport, non seulement un cliché dont on parle lorsqu'on veut vendre un produit et qu'on oublie une fois l'objet vendu.

● (2150)

M. A. P. Gleave (Saskatoon-Biggar): Monsieur l'Orateur, nos discussions sur le financement du CN devraient, à mon avis, tenir compte de la politique énoncée par le ministre des Transports (M. Marchand) et par le ministre chargé de l'administration de la Commission canadienne

Canadien National et Air Canada

du blé. Je ne sais si le ministre chargé de la Commission du blé est impliqué dans l'abandon d'un hôtel à Saskatoon. Soit dit en passant, il partage avec moi la responsabilité de représenter cette ville. J'ignore le rôle joué par le ministre responsable de la Commission canadienne du blé et représentant la moitié de la ville de Saskatoon, dans la vente par le CN d'une importante propriété de cette ville à un prix sensiblement inférieur à sa valeur estimée.

Une voix: On l'a consulté.

M. Gleave: Je suppose que le même ministre a à ce moment-là pris certains engagements au nom du gouvernement. En outre, il décreta ce que le CN et les autres sociétés ferroviaires doivent faire ou ne pas faire en ce qui concerne le transport des grains en Saskatchewan. Il se rend alors à la ville d'Estevan dans le sud de la Saskatchewan, où il déclare que les agriculteurs obtiendront 4,000 wagons-trémies de plus mais qu'ils perdront temporairement l'utilisation de 1,000 élévateurs à grain.

Il semble donc y avoir une sorte de compromis mais le curieux de l'affaire, c'est que le ministre chargé de la Commission canadienne du blé n'avait pas son mot à dire quant au nombre d'élévateurs à grains qu'il doit y avoir dans l'ouest du Canada ou dans la province de Saskatchewan. Je ne sais si la Commission des grains du Canada a une quelconque autorité sur le nombre d'élévateurs à grains qui existeront dans la province de Saskatchewan ou l'ouest du Canada. Les commissaires ont comparu devant le comité permanent de l'Agriculture l'autre jour. Ils ne sont même pas responsables de l'entreposage ni de veiller à ce que les agriculteurs reçoivent le paiement intégral pour les grains qu'ils ont livrés du moins dans la province d'Alberta.

Je doute sincèrement que le ministre de la Justice (M. Lang) et le ministre de l'Agriculture (M. Whelan), dont relève la Commission des grains du Canada, soient bien au courant de ce qui passe dans le secteur des grains. Le ministre dit que les 4,000 wagons valent entre 100 et 125 millions de dollars. Ces chiffres sont tirés d'une déclaration qu'il est censé avoir faite. Il a déclaré que le gouvernement était prêt à fournir immédiatement les fonds nécessaires, mais qu'on ne déciderait si les chemins de fer devraient rembourser une partie de cet argent qu'après avoir élaboré une nouvelle politique de transport des grains.

En d'autres termes, il distribuera allègrement les fonds, mais les sociétés ferroviaires n'ont fait aucune promesse quant à la façon dont elles utiliseront les 4,000 nouveaux wagons ou dont elles les paieront, ni quant au prix qu'ils leur coûteront. Il a ensuite déclaré qu'il prévoyait que les mesures à court terme destinées à améliorer le transport des grains résoudraient rapidement les difficultés actuelles du système. C'est un excellent objectif. Puis, il a parlé de certaines voies qui sont obstruées par la neige et qu'aucun train ne peut emprunter pour l'instant. Il a dit que les voies qui ne servaient pas étaient surtout celles qui étaient obstruées par la neige ou l'eau, mais qu'on ne recommencerait pas nécessairement à assurer le service sur ces voies dès qu'elles seraient dégagées. Voulez-vous bien me dire de quoi il veut parler?

Le ministre des Transports sait-il ce dont il parle? La Commission canadienne des transports le sait-elle? De toute façon, s'est-il engagé à assurer un service de transports impeccable et efficace. Le sait-il? Quelqu'un le sait-il? Le rapport poursuit en ces termes:

M. Lang a souligné que les fermetures ne constituaient pas la première étape d'un programme permanent d'abandon. Au contraire, le ministre